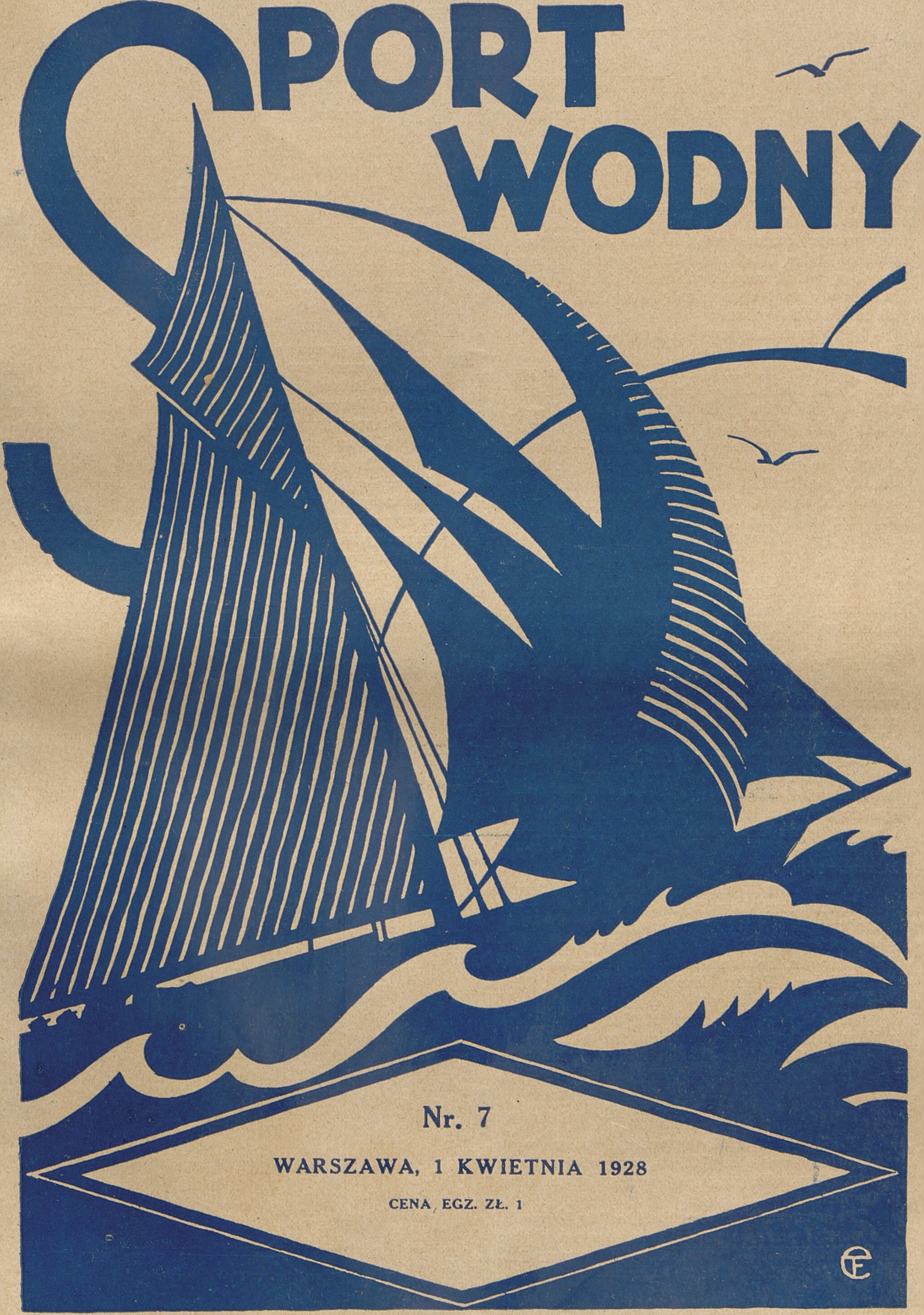
SPORT WODNY



Nr. 7

WARSZAWA, 1 KWIETNIA 1928

CENA EGZ. ZŁ. 1

80-te Regaty Wioślarskie Oxford-Cambridge.

Dnia 31 marca odbyły się doroczne regaty wioślarskie klubów sportowych uniwersytetów w Oxford i Cambridge.

Początkowo bieg prowadził Oxford, ustępując później Cambridge'owi, który wysunął się w okolicy mostu Hammersmith o całą długość i prowadził do końca biegu, zwiększając stale przestrzeń, dzielącą go od współzawodnika. Na finiszu Cambridge wysunął się o dziesięć długości. Bieg trwał 20 minut i 25 sekund.

Tegoroczne regaty Oxford — Cambridge są 80-mi z rzędu.

Z cyfry tej Oxford miał 40 biegów zwycięskich, zaś Cambridge osiągnął w r. b. 39-te zwycięstwo. W roku 1877 wyścigi Oxford — Cambridge odbyły się bez wyniku.

Pierwsze zawody łodzi Oxford — Cambridge odbyły się przed 99 laty. Regatom w r. b. przyglądali się król i królowa Afganistanu. Trybuny i miejsca wzdłuż wybrzeży oblężone były przez publiczność w liczbie kilkuset tysięcy osób.

Z Yacht-Klubu Polski.

Dnia 30 marca r. b. w lokalu klubu Urz. Państwowych, odbyło się doroczne walne zebranie członków Y. K. P. na którym postanowiono utworzyć w Gdyni oddział morski jeszcze na początku sezonu b. Z pośród wielu spraw poruszanych na zebraniu na specjalną uwagę zasługuje fakt upoważnienia Zarządu do nabycia odpowiedniego terenu na wybrzeżu Wisły w celu wybudowania własnej siedziby.

Swój pomyślny rozwój Y. K. P. zawdzięcza, ustępującemu z Zarządu Klubu, Komandorowi, gen. Marjuszowi Zaruskiemu, który nie szczędził pracy i zabiegów aby jachting polski pobudzić do życia i postawić na należytym poziomie, za co w uznaniu zasług w r. ub. został powołany na członka honorowego Y. K. P.

Nowy Zarząd ukonstytuował się następująco:

Komandor: Turski Marjan. Vice-komandor techniczny Aleksandrowicz Antoni. Vice-komandor gospodarczy Bertoni Karol. Członkowie Zarządu: Pistel Hugon, Fryzendorf Ernest, Szydłowski Marjan, Hilchen Feliks, Targoński Wacław, Butkis Witold.

W czerwcu r. b. gen. Marjusz Zaruski wraz z kilku członkami klubu zamierza odbyć dalszą podróż na jachcie „Junak", który został w roku zeszłym zakupiony w Hawrze.

Trener Polskiego Związku Pływackiego.

P. Z. P. na urządzany przez siebie w kwietniu w Katowicach kurs olimpijski dla grupy złożonej z dwudziestu kilku osób, zaprasza trenera amatora z Belgji p. Coppietersa.

Po popularnym w Polsce Van Schelle'u, który w roku 1913 położył pierwsze podwaliny pod polski sport pływacki w znaczeniu nowoczesnem, funkcje trenera P. Z. P. obejmuje jego młodszy kolega i uczeń, Coppieters.

Coppieters w r. 1923 startował jako junior. W latach 1924 i 1925 grał w III-ej drużynie Royal Brussels Swimming Club, która zdobyła dwukrotnie mistrzostwo Belgji w kategorji juniorów.

W latach następnych Coppieters specjalizował się w sprincie i zajął drugie miejsce w mistrzostwie Belgji za Van Schellem w r. 1926 i 1927. W r. 1926 gdy Van Schelle ustanawiał swój rekord belgijski setki 1 : 02,6, Coppieters miał swój najlepszy wynik 1 : 04,6, kwalifikujący go do rzędu najszybszych pływaków Europy.

Ostatnio czasy Coppietersa na 100 m. wahały się koło 1 : 07 — 1 : 08.

W reprezentacji Belgji „Coppi" startował wielokrotnie przedewszystkiem w sztafecie 4 x 200 m. w r. 1925 przeciw Holandji, w r 1925 i 1926 przeciw Francji i w r. 1927 w Mistrzostwach Europy. W Bolonji, Klub jego — zdobył przy jego udziale mistrzostwo Belgji w sztafecie 4 x 200 m. trzy razy.

Jako gracz water-polo jest Coppieters obecnie filarem I-ej drużyny R. B. S. C., w której gra stale jako środkowy napastnik w mistrzostwach i w jej częstych występach zagranicznych. W roku ubiegłym został wyznaczony na odpowiedzialne stanowisko środkowego napastnika reprezentacji Belgji przeciw Francji. Drużyna belgijska przez zwycięstwo 1 : 0 nad Francją utrwaliła swą opinję najsilniejszej obok Węgrów drużyny świata



Pierre Coppieters trener P. Z. P.

Rok 4. WARSZAWA, 1 KWIETNIA 1928 r. Nr. 7.

SPORT WODNY

DWUTYGODNIK, POŚWIĘCONY SPRAWOM
WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA.

WIOSENNE ZAMYSŁY.

Po wielu niezliczonych dniach zimna i wiatrów niespodziewanie przyszedł odrazu dzień bardzo ciepły i słoneczny. Prawie upał. Zaraz miało się ochotę narzekać, że gorąco.

Rzecz prosta: pierwsze kroki zaniosły nas z punktu też wyraźnego zamiaru i zdecydowanej chęci nad wodę. Trzeba było koniecznie sprawdzić czy na przystaniach wioślarskich są już oznaki „sezonowego" ruchu, czy pierwsze jaskółki wioseł runą na pomarszczone fale i czy woda jest już dość ciepła...., aby wkrótce otworzyć swe gościnne tonie piersiom pływaków.

Patrząc na rozległe „boiska" rzeki, myśleliśmy, że oto niewątpliwie żaden sport nie odczuwa tak jaskrawo, nie wyczekuje tak niespokojnie początków wiosny, jak „branża wodna", i dlatego — być może — żaden nie bierze z miejsca startu tak silnego, i tak pełnego, rasowego zrywu w swym rozmachu pracy wiosennej. Wystarczy przecież kilka ciepłych dni, i oto z kopyta ruszają co przedniejsze szeregi żeglarzy i wioślarzy, ciągnąc za sobą bardziej wymagających, jeśli chodzi o temperaturę wody i powietrza — pływaków.

Wystarczy pierwszych oznak wiosny i oto nagle na pustych dotąd przestrzeniach wód jak czarodziejski las wyrastają setki łodzi żaglowych i wiosłowych, a tysiące wioseł niecierpliwie szarpią spokój toczących się leniwie fal.

Argonauci współcześni w swych zapędach sportowych wykazują nie mniej zapału od starożytnych. Liczba nimf i trytonów idzie dziś w tysiące. Życie dzisiejszych „ludzi wody" właśnie w okresie wiosny, kiedy swym spontanicznym rozmachem przypomina tak żywo i plastycznie coroczny przełom w naturze, doprawdy budzi refleksje głębokie i pełne wiary w doniosłą, regeneracyjną rolę idei ducha sportowego.

Gdyby chodziło o postawienie horoskopów na sezon wiosenny i letni roku 1928, który już wkrótce zacznie się wypełniać surmami walk olimpijskich, można by z dużą dozą prawdopodobieństwa przewidywać niebywały u nas dotąd rozkwit na wszystkich terenach sportów wodnych.

Teoretycznie sezon został już przygotowany. Sprawy organizacyjne w ostatnich tygodniach załatwione zostały całkowicie. Terminy rozgrywek głównych i pomniejszych potyczek sportowych — dokładnie wyznaczone. Przygotowania olimpijskie w pełnym biegu. Prace nad doprowadzeniem do porządku terenów, urządzeń, przyrządów i taborów — na ukończeniu. Wszystko dokonane zostało w oczekiwaniu na bezpośrednią już pracę sportową.

Zanim wszakże weźmiemy do rąk wiosła, zanim załopoce wiatr w płótnach żagli, zanim wreszcie ramiona pruć zaczną fale, — poświęćmy nieco uwagi tym postulatom pracy sportowej, jakie z nieodpartą siłą narzucać nam musi początek bieżącego sezonu, który przecież upływać będzie pod znakiem osiągnięcia maksymalnych rezultatów u progu przyszłej jesieni.

Przed paroma dniami, patrząc na rodzący się ruch w sportach wodnych, powiedział ktoś do mnie filozoficznie: Zrobiliście ze sportu czynnik życia bardzo piękny, ale — wbrew założeniom teoretycznym — w praktyce niezawsze i niekoniecznie demokratyczny. Pracujecie jednostronnie, z myślą o stworzeniu ekstraklasy w sportach wodnych, mającej dorównać zagranicy. Pracujecie na arystokratyzm sportowy. W tej pracy zapominacie nawet o rezerwach. Kładziecie minimum wagi i uwagi na tych wszystkich, którzy pragną uprawiać sporty nietylko dla wyników, a którzy dla różnych przyczyn wysuwają na plan pierwszy względy zdrowia i przyjemności. Nie obchodzą was siły słabsze, choć zawsze przecież od cyfry jednostek silnych liczniejsze. Po co więc tyle mówicie o demokratycznych celach sportu, o jego popularyzacji w masach?

Słowa powyższe — przyznajemy — zawierają pewną dozę słuszności. Istotnie, wciąż jeszcze zbyt małą wagę w sportach wodnych przywiązujemy do propagandy ich rozwoju wszerz. Wciąż kluby nasze są stosunkowo niezbyt liczne, a co ważniejsze — niezawsze są w stanie zaspokoić różnorodne potrzeby swych członków. Praca sportowa pojęta jest zbyt prostolinijnie i zbyt — powiedzielibyśmy — jednostronnie. Dbamy o najlepsze osady regatowe, słabsze wywołują już mniej opieki i pomocy. Ruch turystyczny częstokroć traktowany jest pogardliwie, a prawie zawsze idzie samopas, nie mogąc liczyć na żadną pomoc zgóry. To samo zjawisko obserwujemy, niestety, w sporcie pływackim. W swych pragnieniach — kształtowania mistrzowskich jednostek i osad zapominamy zbyt często o szarych masach, niemniej sportu spragnionych i niemniej doń prawo mających.

Dziś, kiedy wschodząca wiosna roku olimpijskiego budzi w nas i budzić musi refleksje sportowe zarazem szersze i głębsze, pomyślmy o tem, aby w ramach każdego klubu zmieścić się mogły ku zadowoleniu własnemu i pożytkowi idei sportowej — najróżnorodniejsze indywidualności, nietylko rekordziści, czy kandydaci na mistrzów.

O poziomie rozwoju sportów w poszczególnych krajach świadczą nietylko wyniki cyfrowe rekordów. Świadczą również: rozpiętość zainteresowań sportowych w masach społeczeństwa, zainteresowanie nie z galerji widzów, lecz z czynnej praktyki.

JAK BĘDZIE WYGLĄDAŁA OLIMPJADA ŻEGLARSKA.

Takie pytanie zadają sobie wszyscy żeglarze i czynią najróżniejsze domysły. Wiadomo, że na żeglarstwo przeznaczony jest tydzień, od 2 do 9 sierpnia, wiadomo również, że odbędą się zawody w klasach międzynarodowych jachtów 8 m. i 6 m. oraz jol 12-stopowych—monotypów. Te ostatnie mają być dostarczone przez organizujący regaty Królewsko-Holenderski Związek Towarzystw uprawiających sporty wodne. Ale nie było dotąd wiadomości, jak odbędą się regaty. Otóż w najbardziej interesującej nas klasie monotypów ustalono, że najwyższa liczba razem startujących zawodników może wynosić 10. Jeżeliby miało stawać więcej niż dziesięciu, to muszą być urządzone regaty eliminacyjne. Mianowicie zawodnicy wylosowują numery kolejne, i dzieleni są na grupy, możliwie równe, a liczące najwyżej po 10 zawodników. Przypuśćmy, że zgłosiło się 16. Wtedy pierwsza grupa będzie zawierała zawodników z numerami 1 — 8, druga 9—16. Dwie dalsze kombinacje otrzymamy, biorąc do jednej z nich numery nieparzyste (1, 3, 5, 7, 9 itd.), do drugiej parzyste (2, 4, 6, 8, 10 itd.). Takie cztery grupy otrzymamy, jeżeli zgłosiło się zawodników 11—20. Jeżeli będzie ich więcej, 21—30, to podział będzie według tej samej metody i da nam następujące 6 grup: trzy z prostego podziału (np. przy 26 zawodnikach: 1, 2, 3 itd., 10, 11 itd., 19, 20 itd.) oraz trzy kombinowane: 1, 4, 7 itd., 2, 5, 8 itd., 3, 6, 9 itd. — co trzeci numer (oczywiście gdyby zgłoszeń było jeszcze więcej, to ilość grup rosłaby — z każdą nową dziesiątką o dwie — według tegoż systemu). Każdy zawodnik jest więc członkiem 2 grup, z których każda startuje dwukrotnie. Każdy zawodnik startuje więc w przedbiegach eliminujących 4 razy (niezależnie od ilości zgłoszonych zawodników). Punktacja następuje w ten sposób, że za pierwsze miejsce otrzymuje się 1 punkt, za drugie—2 punkty i t. d. Zawodnik, który wycofał się z wyścigu lub został zdyskwalifikowany, otrzymuje tyle punktów, ile łodzi startowało, zawodnik, który nie startował, dostaje tyle punktów, ile łodzi należy do danej grupy. Dla zmniejszenia możliwości wyniku przypadkowego służy Kom. Regatowej prawo anulowania wyniku przedbiegu w stosunku do pojedyńczego zawodnika, jeżeli został on bez własnej winy poważnie pokrzywdzony np. wskutek awarji lub z winy innego zawodnika. W takim wypadku zostanie mu przyznana przeciętna ilość punktów zdobytych przezeń w pozostałych 3 przedbiegach.

Z przedbiegów wchodzi do rozgrywek ostatecznych dziesięciu zawodników, którzy w przedbiegach osiągnęli najmniejszą ilość punktów. W razie, jeżeli kilku zawodników zdobyło tę samę liczbę punktów, rozstrzyga ilość zajętych pierwszych miejsc, w razie równości tychże — ilość drugich miejsc i t. d. Owych dziesięciu zwycięzców z przedbiegów odbywa cztery wyścigi—rozgrywki. Wygrywa ten, który zdobędzie w nich największą ilość pierwszych miejsc. Przy równej ich liczbie rozstrzyga większa ilość drugich miejsc, ew. i trzecich. Drugą nagrodę otrzymuje następny z kolei zdobywca pierwszych, ew. drugich miejsc, i t. d. W razie niemożności rozstrzygnięcia w powyższy sposób (przy zupełnej równości miejsc) decyduje dodatkowy wyścig.

Jeżeli do zawodów na monotypach zgłosi się 10 lub mniej zawodników, to zawody odbędą się bez przedbiegów. Po czterech pierwszych wyścigach odpadną jednak ci, którzy ani razu nie zajęli żadnego z trzech pierwszych miejsc. Zaś po siódmym wyścigu następuje przyznanie zwycięstwa temu, kto zdobył największą ilość pierwszych miejsc we wszystkich siedmiu wyścigach.

Podobnie odbędą się zawody w klasach jachtów 8 m. i 6 m., tylko że system nie zależy od przekroczenia liczby 10 jachtów. Jeżeli zgłosi się 4 lub więcej jachtów (ograniczenia maximalnego niema) to startują one wszystkie 4 razy, poczem odpadają te, które zajęły wyłącznie miejsca 4-te i dalsze. Pozostanie jachtów najwyżej 12 (jeżeliby w każdym biegu zwyciężały coraz to inne, oraz gdyby nie zaszedł rzadki wypadek ukończenia wyścigu równocześnie przez parę jachtów, które musiałyby wtedy być uważane za równoznacznych zdobywców danego miejsca). Jachty te odbywają dalsze 3 wyścigi i zostają uszeregowane według systemu powyżej przedstawionego przy omawianiu zawodów 10 lub mniej monotypów.

W razie, jeżeli do klas 8 m. lub 6 m. zgłosi się mniej niż 4 jachty, to zawody odbędą się w ten sposób, że jachty będą startować dotąd, aż jeden z nich będzie miał za sobą trzy pierwsze miejsca. Rozstrzygnięcie nastąpi zatem najdalej za siódmym wyścigiem.

We wszystkich klasach są po trzy nagrody (plakiety pozłacane, srebrne lub bronzowe).

Powyżej przedstawiony system rogrywek stara się, jak widzimy, możliwie usunąć element przypadku. Specjalnie możność unieważnienia jednego z przedbiegów w razie jego wyniku przypadkowego i ustalenie przeciętnej punktacji z pozostałych przedbiegów daje Komisji Regatowej środek powetowania niezawinionej przez zawodnika przegranej. Oczywiście stosować ten środek musi Komisja bardzo ostrożnie, by nie narazić się na zarzut faworyzowania kogoś. Ale oględność i ostrożność musi cechować każdą Komisję Regatową, nie tylko olimpijską. Losowanie łodzi przed każdym wyścigiem przyczyni się też do wyrównania szans, jeżeliby istniała jakaś nierówność pomiędzy poszczególnemi „monotypami" (czego zresztą nie należy oczekiwać, bo łodzie i żagle będą robione nietylko według jednego rysunku, ale w jednym warsztacie).

Regaty odbędą się w pobliżu Amsterdamu. Klasy 6 m. i 8 m. (o załodze składającej się z 5 i 6 ludzi) będą miały wyznaczony kurs w południowo-zachodniej części Zuiderzee, zaś dwunastostopówki (załoga — jeden człowiek) zmierzą się przy Buiten-Ij.

Teren zawodów monotypów oczywiście musi mieć jakieś specjalne właściwości, których znajomość daje gospodarzom (jak zawsze zresztą, i czego nie da się uniknąć) pewne fory. Znajomość panujących wiatrów oraz ewent. prądów, wywołanych np. przypływem i odpływem, jest cenna i tylko w pewnej mierze da się zrównoważyć zapoznaniem się z warunkami przez wcześniejsze przybycie na miejsce. Płaskość kraju pozwala jednak nie przewidywać jakichś szczególnie skomplikowanych zawikłań wietrznych, często związanych z okolicami pagórkowatemi. Podobnie i obfitość dobrych pelengów np. wiech, wytykających wzmiankowaną drogę wodną ułatwia zadanie, i tak niezbyt trudne dla żeglarza obeznanego z nurtem np. Wisły. Regatom jachtów towarzyszyć będzie specj. parowiec, regaty monotypów zapewne najlepiej oglądać będzie z tam nadbrzeżnych.

A. Wolff.

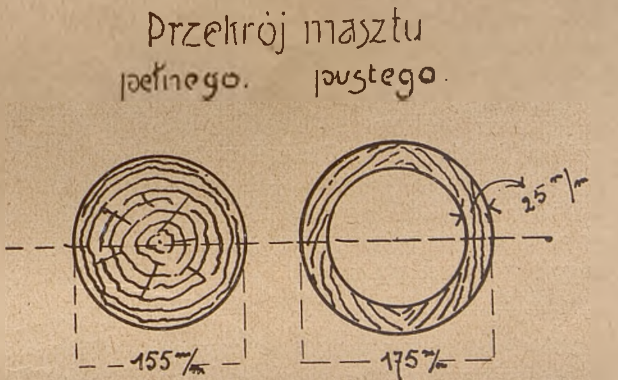
ZAGADNIENIA TECHNICZNO - ŻEGLARSKIE.

Dyskusje zimowe, między żeglarzami oczekującymi z utęsknieniem sezonu nawigacyjnego, na różne tematy techniczno sportowe, prowadzone są zawsze z wielkiem ożywieniem i zainteresowaniem. Odczuwa się jednak czasem brak ścisłego wyjaśnienia danej kwestji.

Szereg krótkich techniczno-sportowych artykułów rozpoczynam tematem: „Jakie są zalety masztu pustego".

Maszt yachtu, jest wystawiony głównie na siłę gnącą go, wywołaną przez ciśnienie wiatru na żagiel.

Rysunek przedstawia przekroje dwóch masztów, pustego i pełnego; interesującem jest to, że obydwa są równej siły i dają ten sam opór przeciw złamaniu, gdyż posiadają jednakowy tak zwany moment (oporu).



Sile zewnętrznej wiatru przeciwstawia maszt wewnętrzną siłą oporu. Podczas gięcia masztu zatem, wydłużają się jego włókna z jednej strony, a ze strony w którą maszt się gnie kurczą się. Z jednej strony, podczas gięcia masztu obserwujemy rozciągania, z drugiej zaś ściskanie, siły te działają diametralnie.

Środkowe włókna t. j. środek masztu nie są wystawione na działanie tych sił.

Zrozumiałem jest przeto, że środek drzewa jako nienarażony na działanie sił zewnętrznych, gnących maszt, jest zbędnym.

Sprobujemy teraz obliczyć co zyskujemy na wadze przy użyciu masztu próżnego zamiast pełnego.

Maszty nasze pełne są zwykle robione z jodły lub świerku o ciężarze gatunkowym 0.60.

Maszty puste robi się wyłącznie z jodły amerykańskiej „Spruce". Drzewo to jest nadzwyczaj sprężyste i lekkie, o 10% lżejsze od naszej jodły. Możemy więc liczyć dla masztu pustego ciężar gatunkowy w przybliżeniu 0.55.

Jeśli maszty mają taką średnicę jak na rysunku, t. j. pełny 155 mm. a pusty 175 mm. przy grubości ścianek 25 mm., to powierzchnia pełnego wyniesie 1,88 dm^2, podczas gdy powierzchnia samego drzewa w przekroju pustego masztu wynosi 1,18 dm^2. Jeżeli zatem mamy maszt o wysokości 12 m. = 120 dm. Ciężar masztów będzie wynosił:

przy maszcie pełnym:

$$120 \times 1{,}88 \times 0{,}60 = 135 \text{ kg.}$$

przy maszcie pustym:

$$120 \times 1{,}18 \times 0{,}55 = 78 \text{ kg.}$$

Przy pustym maszcie oszczędność na wadze wynosi 42%. Jeżeli przedstawimy sobie cały ciężar masztu skoncentrowany w jednym punkcie, (środku ciężkości), możemy sobie wyobrazić, jakie znaczenie będzie miał ciężar 57 kg. (różnica między wagą pustego masztu i pełnego) umieszczony na wysokości (w tym wypadku) 6-ciu mtr. dla równowagi i zachowania się yachtu na falach.

Gdybyśmy np. chcieli przez dodanie ciężaru, do kila jachtu o maszcie pełnym, otrzymać tę samą równowagę, którą ma jacht o maszcie pustym w powyższym przykładzie, musimy sobie przedstawić, że ciężar kilu jest skoncentrowany w jednym punkcie. Dla jachtu 8 m. amerykańskiej klasy krążowników (formuła Heereshofa) gdzie punkt ciężkości kilu leży około 1,5 m. niżej linji wodnej, ciężar, który musi być dodany do kilu będzie następujący:

$$\frac{6}{1{,}5} \times 57 = 228 \text{ kg.}$$

Jeszcze wyraźniejszym będzie przykład jeżeli chodzi o międzynarodowy 8 m. R. jacht. Środek ciężkości bowiem jego kilu nie leży głębiej, jak 1,15 poniżej L. W. Otrzymamy zatem:

$$\frac{6}{1{,}15} \times 57 = 298 \text{ kg.}$$

Przez użycie zatem masztu pustego zyskujemy na wadze kila około 300 kg. czyli tyle, ile waży bardzo komfortowe urządzenie kajuty z 4 kojkami, materacami, szafkami i t. p.

Przykłady te dostatecznie wyjaśniają, jaką wartość ma maszt pusty, nietylko dla łodzi regatowych, lecz i dla jachtu morskiego turystycznego. Naturalnem jest, że maszt pusty, jeśli ma rzeczywiście osiągnąć wartość jaką na przykładach powyższych objaśniłem, musi być z wyborowego materjału, i zbudowany tylko przez doświadczonych specjalistów.

Old Sailor.



Trening znanych pływaków, Fröhlich x (Niemcy) i Sauter xx (Australja).



Z minionego sezonu. Start ślizgowców żaglowych, na lodzie jeziora Charzykowskiego.

NA WYBRZEŻU NORMANDZKIEM.

Żeglarstwo jest ulubionym sportem na wybrzeżu Normandji, czy piaszczystem, czy pokrytem zielenią, czy też skalistem.

Od wiosny do jesieni, od Dieppe do Granville panuje zwiększający się z roku na rok ustawiczny ruch jachtów żaglowych, z pomocniczym motorem lub parowych, przechodzący przez porty Fécamp, Havre'u, Deauville czy Cherbourga.

Regularne przybywanie podczas sezonu pięknych jachtów angielskich, wywołało wśród mieszkańców Normandji i odwiedzających jej wybrzeże turystów współzawodnictwo, wyrażające się w postaci licznych zamówień w stoczniach wyspecjalizowanych w sumiennej budowie jachtów.

Wielkie regaty, odbywające się między czerwcem a wrześniem na wodach normandzkich są licznie obsyłane. Biorące w nich udział jachty angielskie przybywają (z wyjątkiem bardzo małych klas) własnemi siłami. Przebywanie Kanału często służy za okazję do urządzenia wyścigu dalekodystansowego, który jest dobrą zaprawą dla załóg. Wyjazd następuje wtedy zazwyczaj z wyspy Wight, celem zaś jest Havre lub Deauville.

W małych klasach—do 8 metrowej (międzynarod.). staje wielka ilość współzawodników, nierzadko rusza razem 15 do 20 jachtów. Średnie klasy, (12, 15 i 18 m.) miewają starty 4 do 6 zawodników, zaś do klasy 23 m. międzynar. (takie jak Shamrock sir Tomasza Liptona), staje dwa — trzy, stale te same jachty.

Najważniejsze na wybrzeżu północno - zachodniem są regaty w Hawrze. Nawet dla profana jest to porywające widowisko, gdy te wielkie wyścigowce na wzburzonem morzu roztrącają sztabą krótkie fale, sunąc z szybkością 12 do 15 węzłów. Pokłady ich są ustawicznie zmiatane przez fale i pianę. Ludzie z załogi, przeznaczeni do obsługi szkotów foka i klima, leżący na przedniej części pokładu znikają pod kipielą przy każdem zanurzeniu dzioba i muszą trzymać się ze wszystkich sił, by ich nie zniosło w morze. Mimo wszystko wypadki takie są dość częste, i niema chyba większego jachtu wyścigowego, na którymby nie rozległ się okrzyk „człowiek za burtą“.

La Manche jest szczególnie zmienny i często wyjazd przy ciszy kończy się powrotem w sztormie z dwoma refami w wielkim żaglu.

Reda Havre'u, chociaż wykazuje dość silne prądy, dosięgające przy wysokim przypływie 4—5 węzłów, nadaje się jednak wybornie do urządzania wielkich regat międzynarodowych. Chmara jachtów najprzeróżniejszych rodzajów, współzawodniczących pod względem elegancji i czystości, bierze udział w perypetjach wyścigowych.

Wzniesiony o 120 m. przylądek la Hève pozwala śledzić z lądu wszystkich współzawodników, a jest to rzadki i pociągający widok widzieć przy pięknej pogodzie i rzeźkim wietrze walkę wszystkich tych ładnych żaglowców bielejących burtami i żaglami, które widziane z tej wysokości zdają się być stadkami mew lub kulików. To lawirują one zręcznie na ciemnozielonych toniach la Manche'u, to gonią się i wyprzedzają, by wkońcu zasłużyć na uczczenie wystrzałem działowym, oznajmiającym przybycie do celu pierwszego jachtu z każdej klasy.

L. Dureau.

Z Polskiego Związku Żeglarskiego.

Na zebraniu Zarządu P. Z. Ż. w dniu 23 marca r. b. została przyjęta w poczet członków Związku Sekcję Żeglarską „Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego”. Obecnie Związek Żeglarski posiadać będzie w Warszawie pięć klubów wzgl. sekcyj uprawiających żeglarstwo. 1) Yacht-Klub Polski, 2) Wojskowy Yacht Klub, 3) A. Z. S., 4) Klub Wioślarski Wisła, 5) Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie.



Studenci angielskich uniwersytetów urządzają zawody na pych, używając łodzi krytych.

ZAPRAWA WIOŚLARZA.

Ma się już wybitnie ku końcowi t. zw. trening zimowy polegający, jak wiadomo, na gimnastyce, biegach naprzełaj, wiosłowaniu w basenach i t. d. W roku bieżącym sezon jest dość rozciągnięty, ze względu na Olimpjadę. Trzeba też odpowiednio do tego przeprowadzić trening osady, aby była w formie wtedy, gdy tego sytuacja wymaga.

Zaczynamy trening na wodzie prawie od samych początków, chociażby nawet była to osada kilkakrotnych mistrzów. Pierwsze wyjazdy to trening na łodziach klepkowych, niejako oswajanie się z wodą i sezonem. Zagranicą kładzie się wielki nacisk na te wyjazdy, gdyż jest to okres, w którym trener poprawia ostatecznie styl zawodników, co ułatwia mu szersza i pewniejsza łódź. Na łódź wyścigową osada powinna dopiero wtedy wsiadać, gdy ma całkowicie opanowany styl, i zgranie osady jest całkiem widoczne. Nie można bowiem podstaw uczyć na wąskiej łodzi fornirowej, a brak zgrania powoduje chwianie się łodzi, co bynajmniej nie ułatwia jej ruchu postępowego. Należy przytem zwrócić uwagę na wymiary wioseł i odsadni. Kwestja t. zw. przyzwyczajenia się wioślarzy do sprzętu wioślarskiego, nie jest tak bardzo błachą, jak wnioskują niektórzy, kładąc to na karb przeczulenia się zawodnika. Wiosło zatem powinno być w piórku i w stylisku takie samo, jak na łodzi wyścigowej. Eksperymenty dokonywane w Niemczech wykazały, że ta sama osada jechała i szybciej i szybszem tempem, przy węższych piórkach, przy szerszych traciła i szybkość uderzeń i szybkość ruchu. Rzeczą niezmiernie ważną przy treningu osad, jest osiągnięcie kompletnego, idealnego wprost zgrania. Naturalnie, że tego zgrania nie osiągnie się tak łatwo. Uzyskuje się je często dopiero po latach pracy. Dlatego też trening na łodzi klepkowej nie będzie miał charakteru wyścigowego. Ponieważ osada nie staje na klepkowej łodzi do regat, więc nie będzie nam chodziło o to, aby ona osiągnęła na niej jakąś specjalną szybkość. Chodzi tylko o to, aby osiągnęła maximum szybkości, jaką osiągnąć można przez poprawne wiosłowanie w spokojnem tempie 26—28 uderzeń na minutę. Doskonałe usługi pod tym względem oddają dalekie wyjazdy osady treningowej, dokonywane bez przerwy i wysiadania. Niemcy np. zalecają początkowe wyjazdy 12—14 km. dziennie. Zgranie osady osiąga się łatwo, gdyż pracę zużytą na początkowe wygładzanie zużytkowuje się potem bez trudu na większej przestrzeni i w dłuższym czasie zupełnie spokojnie. Nie spoczywają też płuca i serce, które przyzwyczajają się do rytmu i wysiłku wiosłowania. Rzecz prosta, że są one do tego wysiłku przygotowane przez biegi naprzełaj w sezonie zimowym i jazdę na nartach. Biegi te mogą być też stosowane z pewnym umiarem także i w ciągu początkowych wyjazdów, wtedy, gdy np. brak wyrobionego oddechu staje się przyczyną zatrzymania w treningu wodnym. Po każdym treningu należy pamiętać o kąpieli i masażu. Kwestja ta nie jest u nas należycie postawiona. Naogół stawia się tak kwestję, że klub nie ma pieniędzy na masażystę, więc się zawodników nie masuje. Wzorem nam tu mogą być czesi, u których masażem zajmuje się jeden z członków klubu, który się go specjalnie dla swych

współkolegów nauczył. Korzyść zatem masażu podwójna, gdyż nie każdy masażysta zna się na wiosłowaniu i wie, co wioślarzowi potrzeba. Należy też baczną uwagę zwracać na racjonalny i spokojny tryb życia zawodników już w początkach, nie pozwalając na cyniczne powiastki, że do regat jeszcze daleko. Nie wolno jednak przeczulać tej sprawy, gdyż naskutek takiego przeczulenia odbiera się zawodnikowi spokój i uzyskuje się wręcz przeciwne rezultaty. Nie należy jednak absolutnie pobłażać, gdy stanie się rzeczywiście coś ważnego. Tryb ten musi się stać jeszcze bardziej uregulowany, aż do drobiazgów, gdy wchodzimy w okres ostrego treningu. Pracy mięśni, płuc, serca, należy przyjść z pomocą, a nie zakłócać jej przez ekstrawagancje.

Z chwilą, gdy osada po wyrównaniu stylu i zgraniu wsiądzie na łódź wyścigową, zmieni się nieco charakter wyjazdów. Staną się one coraz krótsze, przyczem stosować się będzie od czasu do czasu jazdę „na pełny gaz"; jazda taka nie może trwać na początek długo, 2—3 minut, poczem osada wraca do powolnego tempa do końca treningu. W miarę postępu, takie „sprinty" powtarzać można w czasie jednego treningu częściej, dwa do trzech razy. Całość treningu zależy od terminu regat. W myśl interesu sportowego osada powinna mieć wtedy najlepszą formę, gdy są najważniejsze regaty. Trzeba więc dobrze uważać, aby szczyt formy nie wypadł zawcześnie, lub zapóźno. Lepiej jest ten szczyt osiągnąć tydzień przed regatami i utrzymać go racjonalnym treningiem, niż przeforsować osadę. Tutaj należy kategorycznie potępić codzienne „zjeżdżanie toru" w ciągu treningu, jak to jest metodą sportową u wielu jeszcze trenerów krajowych, amatorów. O szkodliwości takiego „treningu" nie potrzeba mówić. Do „zjeżdżania toru" przystępuje się wtedy, gdy osada jest odpowiednio, poprzednimi „sprintami" przygotowana do wysiłku trwającego 7—8 minut. Początkowo jazda „na gaz" odbywa się bez startu i bez finishu. Są to bowiem dwie cenne umiejętności, których osadę należy bezwzględnie nauczyć, zapomocą specjalnych wyjazdów ćwiczebnych. Właściwe ćwiczenie startów należy zaczynać jeszcze na łodzi klepkowej, będzie to kilka szybszych uderzeń ze stałego, lub połowy siodła. W miarę czasu ilość uderzeń powiększy się, wzrośnie także i siła uderzenia. Ćwiczenia startowe będą polegały albo na starcie stałym, z drugiej łodzi, albo ze startu ruchomego. Należy dostatecznie docenić wartość startu równoczesnego dwuch łodzi, chociaż nawet różnych typów. Biegi z wyrównaniem w dalszym już etapie pracy będą także treningiem startowym dla osady. Nie można przytem zapominać o przemęczeniu. I jeśli się zauważy, że łódź podczas jednego treningu „nie idzie", to należy odrazu trening przerwać na jeden dzień, a zawodników odesłać do lekarza, który określi, czy zawodnik jest przetrenowany, czy też tylko zleniwiony. Finałową częścią treningu jest trening na torze, na którym mają się odbyć regaty. Naturalnie, że konieczne jest kilkakrotne zjechanie toru, celem porównania czasów osiąganych przez inne osady, nie można jednak tych jazd nadużywać i lepiej jest zrobić o dwie zamało, niż o jedną zadużo. Wogóle kwestja czasów jest kwestją wątpliwą zawsze, gdy specjalne warunki atmosferyczne często zmieniają rzecz do niepoznania. W przeddzień regat osadzie należy się wypoczynek, mimo to powinna ona wyjechać na krótki spacer dokonany w całkiem powolnem tempie.

W. D.



Wyścig motorówek 450 h. p. Królewskiego Motorowego Yacht Klubu w Anglji.

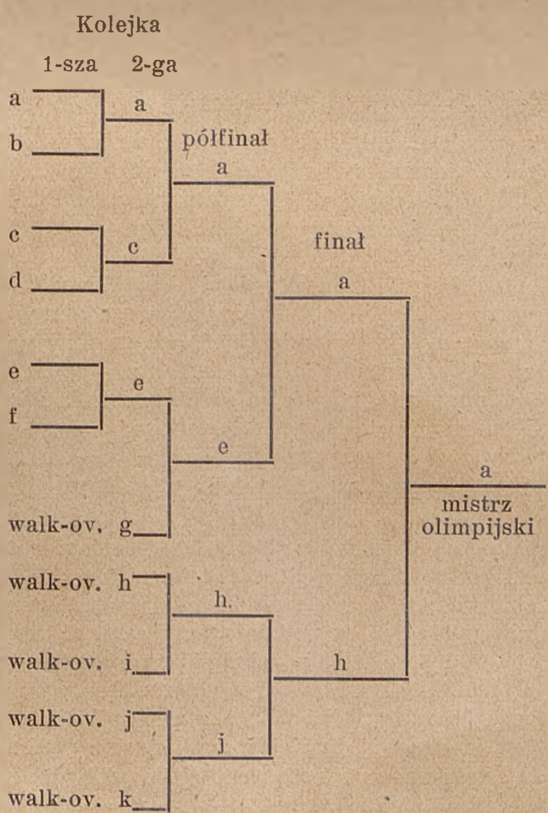
WIOŚLARSTWO I PIĘĆ KÓŁ.

Z góry się zastrzegam, iż nie mam zamiaru obliczania naszych szans w olimpijskich regatach wioślarskich, stawiania prognostyków i t. d., chodzi o poruszenie pewnych spraw z uczestnictwem na olimpjadzie związanych.

Według ostatnich informacyj FISA. (Zw. Międzynarodowego), które się już ukazały w fachowych pismach niemieckich — a u nas są jeszcze nieznane — sposób przeprowadzenia zawodów wioślarskich przedstawia się następująco: finałowe biegi odbędą się 10 sierpnia, — na eliminacje przeznaczone są dnie 6, 7, 8 i 9 sierpnia, ew. jeszcze 4-go sierpnia. Żadna z załóg według planu organizatorów nie będzie startowała więcej niż jeden raz dziennie. Zastrzeżenie to przyjąć należy z całem uznaniem, zawodnicy będą mogli w ten sposób odpocząć po biegu nie obniżając swej kondycji fizycznej—osłabionej, bądź co bądź, zmianą klimatu i pożywienia, warunkami i t. d.

Regaty wioślarskie będą miały miejsce na kanale Sloten-Ringroart pod Amsterdamem. Do zalet tego toru zaliczyć należy: stojącą wodę i prostą linję kanału na całej długości 2000 mtr. — wadą natomiast jest szerokość tego kanału ca 25 mtr. — nie pozwalająca na startowanie więcej niż 2-ch łodzi.

Dla tego, aby uniknąć niesprawiedliwego i dosyć przypadkowego klasyfikowania osad przy puharowym systemie regat (przegrywający odpada od dalszej konkurencji) jedynie osada która nie przegrała ani jednego biegu klasyfikuje się na 1-sze miejsce i zdobywa tytuł mistrza olimpijskiego, o 2, 3 i 4-te miejsca odbędą się dodatkowe rozgrywki — t. zw. repêchage wg. następującego szematu (przy 11 osadach np.):



Załogi e, k, j automatycznie kwalifikują się do repêchage, o czwarte miejsce walczyć będą załogi b, d, f, e, g, i, k, — wyeliminowany z tej ostatniej grupy zwycięzca wejdzie jako czwarty do załóg: e, k. j, — i między nimi zostanie rozstrzygnięta klasyfikacja miejsc 2-go, 3-go i 4-go.

Widocznem jest, iż system przeprowadzenia regat daje szanse osadzie do zrehabilitowania się i zajęcia należnego jej miejsca w klasyfikacji — jedna przegrana — nie przekreśli jeszcze ostatecznie nadziei i wielkich wysiłków związanych z wysłaniem kosztownej reprezentacji.

W szczegółach przeprowadzenia regat — Komitet Wykonawczy FISA — proponuje urządzenie rozgrywek (repêchage) po finałach — t. j. po 10-tym sierpnia.

Ponieważ dla małej Holandji przeprowadzenie regat takim systemem jej związane z całym szeregiem trudności — FISA zwołuje na 15 kwietnia zjazd delegatów w Amsterdamie. Na zjeździe tym zgodnie zaakceptowanym przez wszystkich członków FISA zostanie załatwiona sprawa sędziów (bardzo ważna) i cały szereg nasuwających się spraw technicznych. Pomijając już konieczność — funkcjonowania bez zarzutu, energicznego i fachowego — aparatu organizacyjnego—na co potrzeba ludzi z praktyką—niezmiernie ważną jest sprawa sędziów.

Na zasadzie niejednokrotnych, smutnych zresztą, doświadczeń— wiemy, iż mieć swego sędziego na zawodach międzynarodowych jest sprawą pierwszorzędnej wagi, — częstokroć bowiem, pomijając złą wolę, przez brak oficjalnego przedstawiciela z głosem decydującym, cały dorobek sportowy i trudy przygotowania i wysłania reprezentacji mogą być przekreślone. W wypadkach gdyby nasi zawodnicy (lub zawodnicy każdego innego kraju) przerastali o głowę swych rywali (np. Kanada w hockeju na lodzie) możnaby, jak się to mówi „machnąć ręką" — na sprawy sędziowskie, gdy jednak reprezentacje walczą z całym natężeniem ambicji i energji, byłoby karygodnem niedbalstwem i zgubną polityką groszowych oszczędności nie wysłać delegata Polski na zjazd 15-go kwietnia. Przypuszczać można z całą pewnością, iż będziemy mieli swego sędziego w komisji, — godzi się natomiast podkreślić, iż w myśl uchwały FISA w Lucernie w roku ubiegłym, przedewszystkiem państwa zrzeszone w Związku Międzynarodowym obsadzą stanowiska sędziów. Uchwalono pozatem, żeby dla reprezentantów państw niezrzeszonych w FISA, zarezerwować 2 miejsca (Anglja, Niemcy, U. S. A. i t. d.) już obecnie z tego powodu toczą się pertraktacje i wspomniane państwa domagają się dopuszczenia swego delegata do kolegjum — niewątpliwem wydaje się zatem, iż PZTW. w myśl życzeń Sejmiku wykorzysta okazje i uzyska „przedstawicielstwo" tam, gdzie ono samo jakby idzie w ręce. (Mamy dobrą naukę organizacyjną na regatach międzynarodowych w Brdyujściu r. ub.).

Na zakończenie wypada podać, iż doroczny kongres FISA odbędzie się w Amsterdamie—zaraz po Igrzyskach Olimpijskich.

T. Maltze.

WYCIECZKA WIOŚLARZY WILEŃSKICH DO GDYNI.

W dniu 17 lipca 1927 r. wyruszyła z Wilna wycieczka wioślarska, zorganizowana staraniem Wileńskiego Towarzystwa Wioślarskiego. Wycieczka miała za cel dotarcie łodzią do morza polskiego Niemnem, Kanałem Augustowskim, Biebrzą, Narwią i Wisłą. Załoga łodzi składała się z 2-ch wioślarek pań: Jadwigi Bohdanowiczówny i Julji Frikke, oraz 2-ch wioślarzy p. Władysława Rewieńskiego i Piotra Jussisa, pod komendą i sterem ostatniego.

Wobec niemożności przedostania się łodzią z Wilji na Niemen, zmuszeni byliśmy wyruszyć koleją do st. Mosty, położonej tuż prawie nad brzegiem Niemna, a 70 klm. wyżej Grodna.

Dnia 18-go lipca 1927 r. o godz. 11-ej łódź nasza, dwójka podwójna turystyczna „Danuta", została spuszczona na wody Niemna. Wyruszamy w daleką podróż, żegnani przez licznie zgromadzonych robotników leśnych, którzy z wielkim podziwem, a raczej niedowierzaniem odnosili się do wyjaśnień komendanta, że jedziemy na Polskie Morze. Posuwamy się raźno naprzód, mając przed sobą malownicze, cudowne brzegi Niemna. Podróż Niemnem na przestrzeni 102 klm., przez Grodno, gdzie nas serdecznie powitali druhowie-wioślarze, oraz przez piękne okolice, zostawiła po sobie niezatarte wrażenia.

Poniżej Grodna żegnamy Niemen i skręcamy do kanału Augustowskiego. Kanał naogół jest wąski, a co najgorsze — kompletnie zatarasowany tratwami, posuwającemi się w obu kierunkach. Wobec takiego ruchu tratw, zdawało się, że podróż przez kanał będzie niemożliwa, tembardziej, że 17 śluz, przez które mieliśmy przejść, były stare i bardzo poniszczone, potrzebujące pilnej naprawy. Posuwanie się łodzią naprzód było bardzo utrudnione, gdyż wobec wąskiego toru wiosłowanie było niemożliwe. Załoga musiała holować „Danutę" drągami po tratwach wpadając przy tej pracy często do wody. Zwalczaliśmy przeszkody z wielką zaciętością, zdobywając, dosłownie śluzę po śluzie.



Wiosłowanie „na pych" między tratwami w kanale Augustowskim.

Przejście kanału było najcięższą pracą w naszej wycieczce. Sił brakło na rozsuwanie tratw, łódź uległa uszkodzeniom, humory podupadły. Wspomnienia z kanału Augustowskiego zostały nieszczególne, mimo, iż przejeżdżaliśmy wzdłuż bardzo ładnych, zalesionych brzegów Czarnej Hańczy i całego szeregu jezior, jak Studzieniczne, Mikaszewo, Białe Necko i t. d.

Po 5-ciu dniach podróży w kanale co oczywiście było sprzeczne z czasem marszrutowym, wydostaliśmy się na względnie wolne od tratw wody Biebrzy.

Minęliśmy Goniądz, forty Osowieckie, jechaliśmy nie spotykając ani jednej osady ludzkiej. Musieliśmy czasami nocować pod odkrytem niebem, pod stogiem siana, na błotnistych brzegach porośniętych sitowiem. Warunki atmosferyczne również nie zawsze były sprzyjające. Silny wiatr wsteczny hamował bieg łodzi, a wzburzone wody Biebrzy groziły zalaniem „Danuty". Dopiero na wodach Narwi od m. Wizny, ujścia Biebrzy, rozpoczynamy, mówiąc po wioślarsku, „gazowanie".

Minęliśmy Łomżę i Ostrołękę, noszącą dotychczas ślady wielkiego zniszczenia po wojnie światowej i Pułtusk malowniczo położony nad brzegiem Narwi. W Łomży i Ostrołęce doznaliśmy bardzo miłego przyjęcia u wioślarzy. Po ujściu Bugu na potężnych już wodach Narwi dojeżdżamy do Wisły, Królowej rzek polskich,

Tu przerywamy podróż. Łódź i część rzeczy zostawiamy na przechowaniu u uprzejmych wioślarzy w Nowym-Dworze, sami zaś wyruszamy przez Warszawę na Międzynarodowe Regaty do Bydgoszczy. Po trzydniowej przerwie wróciliśmy na pokład „Danuty", jakby do domu rodzinnego, pełni wrażeń i zapału do dalszej podróży.

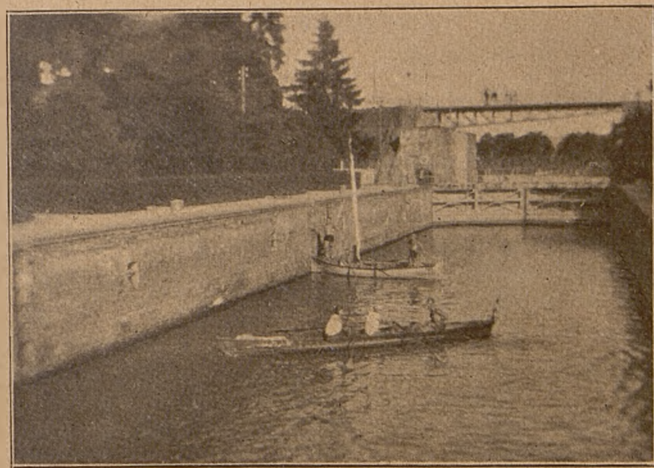
Podróż Wisłą trwała prawie tydzień. Dzięki silnemu prądowi zbliżaliśmy się z dużą szybkością ku morzu. Zwiedziliśmy nadbrzeżne miasta: Płock, Włocławek, Toruń i Grudziądz. Wreszcie w Tczewie przekraczamy granicę i wyjeżdżamy na terytorjum Wolnego Miasta.

O jakie 10 klm. przed ujściem Wisły do morza skręcamy do śluzy Gdańskiej. Po parogodzinnej jeździe zatrzymujemy się w porcie Gdańskim na przystani Polskiego Towarzystwa Wioślarskiego, gdzie powitano nas bardzo uprzejmie, udzielając gościny. Dzięki uprzejmości jednego z wioślarzy, p. Afeltowicza, zwiedziliśmy w towarzystwie uczestników również wioślarskiej wycieczki ze Lwowa, zabytki Gdańska i Oliwy.

W nocy z dn. 10-go na 11-go sierpnia wbrew ostrzeżeniom członków Zarządu Towarzystwa Wioślarskiego w Gdańsku i trudnościom jakie nam czyniła policja wodna, przy wejściu łodzią sportową na morze, niespostrzeżenie o godzinie 2-giej w nocy spuszczamy łódź na wodę i, mijając potężne okręty, dążymy kanałem ku latarni morskiej. Wczesnym rankiem o godzinie czwartej „Danuta", łódź wileńska z nad Wilji, wjechała na fale morza. Po długiej i znojnej pracy ujrzeliśmy morze. Promienie wschodzącego słońca obficie oświeciły nas i naszą „Danutę".



Na kanale Augustowskim.



Śluza Gdańska.

Mieliśmy do przebycia morzem prawie 30 klm. Narazie było ono względnie spokojne, więc jechaliśmy 3 — 4 klm. od brzegu. Jednak zbliżające się chmury i porywy wiatru tak wzburzyły powierzchnię morza, że po dłuższej walce z falami zdecydowaliśmy przeczekać burzę na lądzie. Skręcamy do brzegu i lądujemy w Sopotach. Po nieprzespanej nocy i ciężkich zmaganiach z falami byliśmy zupełnie wyczerpani. Ulokowaliśmy się w koszykach plażowych na śniadanie i wypoczynek. Odpoczywaliśmy jednak niedługo, bo dozorca plażowy uprzejmie a stanowczo nam wyjaśnił, że spać tu nie można i... nie mniej ni więcej wyprosił nas. Morze już się trochę uspokoiło. „Danuta" ruszyła dalej, podziwiana przez zgromadzonych kuracjuszy.

Za Sopotami wjeżdżamy na Polskie Morze. „Morzu Polskiemu Cześć!" — grzmi powitalny okrzyk komendanta. „Czołem, Cześć!" — odpowiada dziarsko załoga. Pod wrażeniem chwili panuje pewien czas milczenie. Słychać tylko uderzenie wioseł i plusk fal.

Mijamy górę Kamienną. Ukazuje się nam sylwetka portu — Gdyni. Powoli zbliżamy się do brzegu, mijając molo pasażerskie. Z dumą spoglądamy na polskie okręty.

O godzinie 11-ej rano kil naszej łodzi wileńskiej, „Danuty", wrzyna się w piaszczysty brzeg morza polskiego. Jesteśmy u celu.

Z nieopowiedzianem uczuciem żalu spoglądaliśmy, jak łódź nasza, „Danuta", która przywiozła nas do morza z odległości przeszło tysiąca kilemetrów, a będąca nam domem, samotnie już leżała na lorze, zdążającej do Wilna.

Po kilkudniowym pobycie nad morzem wróciliśmy do Wilna, zdrowi, silni, zadowoleni, pełni wrażeń i zahartowani do dalszej codziennej pracy.

Wł. R.

Sposób konserwowania mięsa.

W jednym z amerykańskich pism sportowych znaleźliśmy opis sposobu konserwowania mięsa, który czytelnikom naszym podajemy.

Jedną z największych trosk kucharza jest, jak zachować długo mięso w stanie zdatnym do użytku.

Jadanie konserw szybko się uprzykszy, konserwy są drogie, a przytem wszystkie smakują jednakowo, niezależnie od napisu na etykiecie — w niczem nie różni się „gulasz" od „pieczeni". Z tych względów podaję tu sposób konserwowania mięsa, który może być łatwo i tanio przez każdego żeglarza zastosowany. Należy wziąć dość duże naczynie szklane, słoik od konfitur, lub lepiej słój od akumulatorów. Ładny kawałek mięsa bez kości i bez tłuszczu, kraje się na 500 — 600 gr. kawały i układa w słoju. Zalewa się wszystko wodą zimną, do której uprzednio nasypano soli. Soli należy dać tyle, aby obrany, surowy kartofel w niej pływał. Następnie na każde $4^1/_2$ litra dodajemy 300 gr. saletry. Płyn musi pokrywać mięso przynajmniej na parę centymetrów, a na wierzchu przykładamy drewnianą, pływającą przykrywkę, aby przypadkiem jakiś kawałek oderwanego tłuszczu nie wypłynął i nie począł się psuć.

Tak zakonserwowane mięso przez następne pięć tygodni staje się coraz bardziej słone, ale się nie zmienia. O ile leży dłużej jak 10 dni może być użyte natychmiast, o ile więcej należy je wymoczyć, licząc godzinę moczenia na każdy następny dzień. W pierwszych godzinach należy zmieniać wodę częściej, później co parę godzin. Po wymoczeniu wieszamy mięso w siatce na powietrzu, ażeby dobrze ociekło z wody.

Gotować należy w garnku z zimną wodą przytem woda powinna całe mięso przykrywać. Jak tylko się zagotuje szumowiny zbierać i dodać przyprawę. Na każde pół kg. mięsa liczymy koło 30 minut gotowania i dodatkowych 30 m. na całość. O ile chcemy dodać kartofli należy je wrzucić na 45 minut przed ukończeniem gotowania.

Polecenia jest godny następujący przepis. Krajemy mięso na drobne kawałki, układamy na dnie garnka, przysypujemy je warstwą, krajanych kartofli, buraków, brukwi i t. p. następnie znów warstwą mięsa i t. d. Dolewamy kubek wody, parę ziarnek pieprzu, lub innych zapraw i gotujemy dwie godziny. O ile posiadamy hermetyczny garnek do gotowania czas ten jest o wiele krótszy.

Zamiast kartofli możemy używać ryżu.

Smakosze mogą dodać na parę minut przed wykończeniem potrawy parę pomidorów przekrajanych, które nadadzą jej wspaniałego aromatu i smaku.

Sposób takiego konserwowania mięsa jest praktykowany w Stanach Zjednoczonych i przy każdej dłuższej podróży załogom jachtów oddaje duże usługi.

PŁYWALNIE OTWARTE.

Budowa wzorowych pływalni krytych, idealnie rozwiązujących zagadnienie pływactwa, przez długi jeszcze przeciąg czasu pozostanie jedynie upragnionem marzeniem. W obecnej chwili projektuje się budowę całego szeregu pływalni tego typu. W samej Warszawie ma ich powstać kilka. Ten typ pływalni mimo wszelkich zalet, nie może jeszcze liczyć na dużą popularność, gdyż koszt budowy przekracza możności finansowe drobniejszych środowisk. Realizacja powszechności pływania wymaga tanich i dostępnych dla wszystkich pływalni odkrytych. Możemy tu wyodrębnić trzy zasadnicze typy:

1) Pływalnie otwarte na wodach stojących jak stawy, jeziora, kanały (np. pływalnia A. Z. S. w parku Skaryszewskim).

2) Pływalnie na rzekach, tego typu są pływalnie naszych towarzystw wioślarskich, i t. zw. omnibusy.

3) Baseny odkryte czerpiące wodę ze studni, wodociągów, (np. pływalnie w Parku Krakowskim).

Projektując pływalnię musimy uwzględnić w pierwszym rzędzie wymagania zdrowotne. Dlatego zwrócić należy baczną uwagę na wybór miejsca.

Na rzekach pływalnie budujemy z reguły powyżej miasta, fabryk, szpitali i t. d. Jeżeli woda płynie szybko i jest wystawiona na działanie promieni słonecznych już w odległości paru kilometrów za miastem, woda może się w zupełności nadawać na pływalnię, gdyż kwas węglowy z powietrza i słońce zabijają szkodliwe dla zdrowia bakterje, tak że zostają jedynie drobnoustroje pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, nieszkodliwe jednak dla zdrowia.

W każdym razie konieczną jest analiza bakterjologiczna wody. W czasie epidemji pływalnie oczywiście są nieczynne. Stawy kanały mniej nadają się na pływalnie, gdyż woda stojąca łatwiej ulega zepsuciu, często jest pokryta porostami i zatęchła. Przy wyborze miejsca pamiętać należy, o względach komunikacyjnych. Pływalnia zbyt odległa od miasta, nie cieszy się frekwencją, a stojąc pustkami mija się z celem.

Pływalnie na rzekach muszą się liczyć z wymaganiami ruchu wodnego. W wypadku, gdy przepływ statków, tratew nie pozwala na budowę urządzeń na wodzie ograniczamy się jedynie do budowy samego basenu szatnie, kancelarję i t. d. przenosząc na ląd stały.

Konstrukcja pływalni na wodach naturalnych bywa palowa lub pływająca. Budynki na palach budujemy na jeziorach, stawach, kanałach — wogóle wszędzie tam, gdzie poziom wody nie ulega znacznym wahaniom.

Na rzekach najpraktyczniejszy jest budynek pływający na pontonach, uniezależnia bowiem od zmiany poziomu i usuwa niebezpieczeństwo zniszczenia urządzeń podczas ruszenia lodów.

Pływalnie budowane na lądzie uniezależniają nas w wyższym stopniu od terenu. Pamiętać jednak należy o łatwości zaopatrzenia w wodę basenu, jak też o możności odprowadzenia wody zanieczyszczonej. Wykorzystać można wartkie strumienie, lub inne zbiorniki czystej wody, skąd przepompowywać można wodę do basenu.

O ile pływalnia ma służyć jednocześnie dla mężczyzn i kobiet należy w planie zaprojektować, baseny tak, aby uniezależnić od siebie obie połowy pływalni, szatnie ustępy i t. d.

Wielkość pływalni zależy od ilości mieszkańców, jaką ma obsłużyć. Przyjęta w Niemczech norma przewiduje 3.5 m.² powierzchni na 1 pływaka, a 1.2 m. na nieumiejącego pływać. Średnio przyjmuje się 2.4 m.² Licząc, że pływalnia jest czynna 10 godzin dziennie i że korzysta z niej na 1000 mieszkańców tylko 50 osób otrzymujemy jako normę (2.4 x 50) : 10 = 12 m.² Minimalne wymiary pływalni powinny jednak pozwalać na urządzenie zawodów pływackich. Najmniejszą dopuszczalną normą będzie więc, 20 mtr. x 10 mtr. Wielkość ta pozwala na jednoczesny start 4 pływaków, oraz na grę w piłkę wodną. Głębokość minimalna wynosi 1.20 mtr., a pod skocznię 3 mtr. Idealnemi wymiarami, otwartych pływalni są, 50 x 25 mtr. lub 33 x 20 mtr. Prócz względów sportowych basen musi dawać możność prowadzenia masowej nauki pływania. Do nauki potrzebny jest basen płytki (0.90 — 1.20), przyczem na jednego ucznia 2.4 m.² powierzchni.

Z nauki zbiorowej korzystać będą w pierwszym rzędzie szkoły. Przyjmując normalną klasę na 30 uczniów — otrzymamy odpowiedni wymiar 30 x 2,4 = 72 mtr.² powierzchni.

Specjalny basen do nauki choć pożądany, nie jest jednak koniecznym, gdyż naukę można również prowadzić na części płytkiej basenu sportowego. Basen płytki musi być wyraźnie oddzielony od głębokiego przegrodą, uniemożliwiającą nie umiejącym pływać wejście na wodę głęboką.

Pływalnie otwarte budowane na wodach naturalnych mogą mieć dno sztuczne zrobione np. z płyt drewnianych, lub też naturalne jeśli podłoże jest piaszczyste wolne od mułu, torfu, śmieci, szkła i t. d. Baseny budowane na lądzie muszą mieć dno betonowe uniemożliwiające przedostanie się do wewnątrz, wody zaskórnej, często zakażonej. Nieczystości pływające na powierzchni basenu ściągamy łatą drewnianą o długości równej szerokości basenu, do jednej krawędzi, a następnie wyławiamy siatką.

Wszystkie części pływalni drewnianej zanurzone w wodzie należy celem zabezpieczenia od butwienia i gnicia opalić, pociągnąć karbolineum zaimpregnować cjankiem lub innym środkiem. Aby zabezpieczyć pływalnię od zbyt silnego prądu, budujemy powyżej ścianę oporową kształtu litery V, zaopatrzoną w otwory do przelewu wody. Prócz tego wzdłuż basenu należy przeciągnąć na wysokości 10 cm. nad wodą linę pozwalającą pływakowi bez wysiłku posuwać się w górę pływalni.

Urządzeń pływalni dopełniają szatnie. Tutaj projektując należy uwzględnić potrzeby większych zespołów np. szkół oraz osób prywatnych, dla których budujemy osobne zamykane kabiny. Stosunek szatni wspólnych do prywatnych wynosić powinien 3:1. Wymiar wspólnych 0,75 m.² na jednego pływaka, kabin 1.25 m.²

Koszt budowy pływalni otwartych typu pływającego jest bardzo niski, to też wszystkie osiedla mogą się w nie zaopatrzyć. Nie wymagają one miljonowych kredytów, wielu kłopotów związanych z przygotowaniem i zatwierdzeniem planów, budową i t. d. Wystarczy trochę dobrej woli, trochę chęci i energji.

Tonny.



ARNE BORG

WIELOKROTNY ŚWIATOWY REKORDZISTA W STYLU DOWOLNYM.

ZNACZENIE NURKOWANIA.

Na wstępie zaznaczyć trzeba, że pod pojęciem nurkowania rozumiemy celowe zanurzanie się pod wodę na czas dłuższy. Nie będzie niem krótkotrwałe zanurzenie nieprzekraczające swem trwaniem 1 — 2 sekund, jakie powstaje czy to po nawrocie, czy to podczas gry w polo wodne, bądź na skutek skoku do wody. Zastrzeżenie to jest o tyle konieczne, że niejednokrotnie skoki do wody pod wpływem francuskiej nazwy plongeons — jednej dla skoków i nurkowania — bywają nazywane po polsku błędnie „nurkami".

Nurkowanie ma miejsce wtedy gdy specjalnie wstrzymujemy oddech zanurzając się pod wodę. Przy nawrocie czy skokach o niewadomem tamowaniu oddechu niema mowy, gdyż zanurzenie trwa zbyt krótko.

Nurkowanie jako sport stosowane było dawniej. Przeważnie jednak było ono stosowane w formie t. zw. „strzały", czyli skoku w dal na odległość. Ponieważ zawodnik siłą wyskoku płynie tak długo, na jak długo starczy mu tchu w piersi, ćwiczenie to zawiera w sobie element nurkowania. Jest ono tutaj jednak tylko elementem składowym ćwiczenia, w którem główną rolę gra siła odbicia i technika wejścia do wody. Zawody w nurkowaniu właściwem, t. j. takie, w których ćwiczenie polegało bądź wyłącznie na nurkowaniu w miejscu, bez pływania, bądź też wymagało od zawodnika przepłynięcia jaknajwiększej odległości pod wodą — nie były nigdy zbyt popularne.

Jako sport zostało nurkowanie całkowicia zarzucone lat temu kilkanaście. Złożyły się na to dwie przyczyny: przedewszystkiem szkodliwe działanie zbyt długiego wstrzymywania oddechu na serce i następnie to, że sport nowoczesny eliminuje starannie wszystkie zawody, w których startujący ma wykonywać swe ćwiczenia aż do zmęczenia, a niema przed sobą żadnego z góry określonego terminu lub mety.

Zawody tego rodzaju są wyjątkowo szkodliwe dla organizmu, gdyż nie dają żadnego kresu wysiłku. Dla zawodnika o dużej woli kresem tym będzie dopiero omdlenie. Najdłuższy nawet bieg — choćby na 100 km. — ma przecież swoją metę, zawodnik wie jak rozkładać siły i ma możność przybyć do tej mety w dobrej kondycji. Wszelkie zawody na wytrzymałość wymagają bezwzględnego wyczerpania sił zawodnika.

Ze względu na swą szkodliwość, wszelkie zawody tego typu są bezwzględnie zakazane przez przepisy Pol. Zw. Pływ. Wobec tego też w ramach organizacji P. Z. P. mogą odbywać się tylko takie zawody w nurkowaniu, w których cel jest określony: mogą niemi być bądź wyścigi pod wodą na określoną odległość (jest to konkurencja prawie nigdy nie stosowana), bądź też bardzo popularne zagranicą ćwiczenia z talerzami.

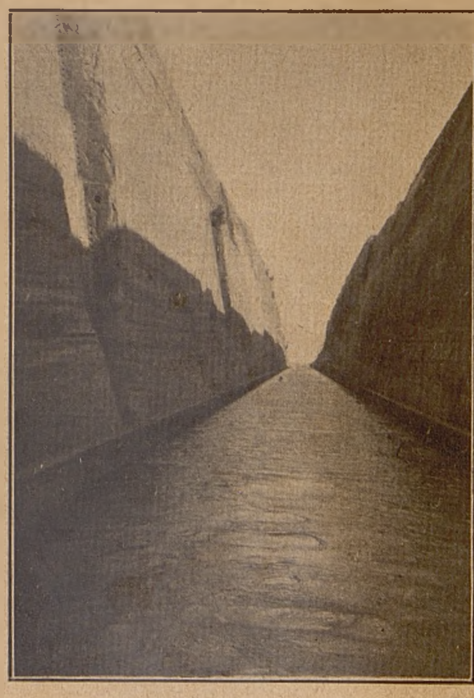
U nas jest ono zupełnie nieznane, choć zasługuje na rozpowszechnienie. Polega ono na tem, że do basenu na miejsce głębokie wrzuca się 20 metalowych talerzy w ten sposób, żby zawodnik nie wiedział dokładnie gdzie się one znajdują. Zawodnik nurkuje i wyciąga ich tyle ile może. Potem robi się to samo z następnym zawodnikiem. Zwycięża ten, kto za jednem zanurzeniem wydobył najwięcej talerzy. W razie równości — decyduje lepszy czas. Oczywiście zawodnicy nie mają szans całkowicie równych, gdyż nie podobna zupełne identycznie za każdym razem rozrzucić talerzy. Czynność tę, mogącą przynieść duży handicap poszczególnym startującym, musi wykonać bezstronny sędzia.

Ćwiczenie to jest doskanale nietylko dlatego, że przyzwyczaja do nurkowania bez forsowania organizmu ale także dlatego, że uczy orjentowania się i szukania pod wodą. Ma więc ono znaczenie zasadnicze dla ratownictwa.

Tym, którzyby u nas zawody z talerzami chcieli urządzać, należy jednak opowiedzieć pewne zdarzenie, jakie miało kiedyś miejsce przy tego rodzaju zawodach w Brukseli: oto pewien niezwyciężony łowca talerzy wzbudzać zaczął podejrzenie swemi bezapelacyjnemi sukcesami. Razu pewnego podstępnie wrzucono do basenu tylko 18 talerzy... Po chwili mistrz wyłowił ich 20! Stąd wniosek, że trzeba czasem badać zawartość kostjumu nurkującego...

Na dobrą sprawę tylko nurkowanie tego rodzaju ma znaczenie utylitarne. Bez niego rzeczywiście nic można się obejść przy ratowaniu tonącego. Zawodnicy dzisiejsi, zwłaszcza w Polsce, gdzie o ratownictwie mało się myśli, starają się osiągnąć jedynie wielką szybkość w posuwaniu się po wodzie. Znakomita większość ich okazałaby się zupełnie bezradną pod wodą. A przecież ratowanie tonącego zaczyna się przedewszystkiem od odszukania go pod wodą i to pod wodą zazwyczaj mętną.

Aby móc wyjątkowo trudnemu zadaniu temu sprostać, trzeba nietylko umieć wytrzymać 1 — 2 minut pod wodą, ale trzeba umieć się tam rozglądać i panować nad sobą. Dlatego też we Francji od kandydatów na dozorców pływalni i kąpielisk wymaga się bezwzględnie umiejętności dobrego nurkowania i orjentowania się pod wodą.



Kanał Koryncki.

Specjalnym rodzajem zawodów, w których nurkowanie gra ważną rolę, są zawody w ratownictwie, stosowane we Francji. Stanowią one dość pomysłowo skonstruowany surogat wyławiania człowieka z pod wody, surogat umożliwiający porównanie umiejętności poszczególnych zawodników. W zawodach tych wszyscy startujący mają identyczne warunki których nie osiągnęłoby się nigdy gdyby próby wyciągania odbyły się na człowieku żywym. W takim bowiem wypadku trudność zależałaby głównie od zachowania się danej osoby.

W zawodach tych używany jest manekin, budową, wagą, rozmiarami i ciężarem gatunkowym odpowiadający dokładnie przeciętnemu człowiekowi. Manekin ten jest zatopiony na głębokości 2½ metra w określonej odległo- od brzegu. Zawodnicy po kolei płyną 25 metrów w pełnem ubraniu, dokładnie określonym przez regulamin, tutaj nurkują, wydobywają manekin, z którym muszą przepłynąć te same 25 metrów z powrotem. Zwycięża zawodnik, który wykona to w najkrótszym czasie. Zanurzanie głowy manekinu wtedy, gdy się z nim pływa — dyskwalifikuje zawodnika.

Wszelkie tego rodzaju ćwiczenia są specjalnie godne zalecenia. Pamiętać bowiem musimy, że pływaniem zajmujemy się nietylko dla sportu i dla zdrowia, ale także dlatego, że jest to sztuka, która daje nam własne bezpieczeństwo osobiste i pozwala czasem uratować człowieka. Patrząc na pływanie z tego punktu widzenia, musimy szczególnie propagować opisane powyżej ćwiczenia w nurkowaniu.

O tem w jaki sposób osiągnąć można zdolność jaknajdłuższego przebywania pod wodą — mówić będziemy w następnym artykule.

T. Semadeni.

EUROPEJSKIE REKORDY PŁYWACKIE.

Europejska Liga Pływacka ogłosiła ostatnio pierwszą oficjalną tabelę pływackich rekordów Europy, którą podajemy poniżej w zestawieniu z odpowiedniemi rekordami świata, umieszczonemi w nawiasach. Rekordy Europy, które są lub były jednocześnie rekordami świata, oznaczamy gwiazdką.

A) Panowie:

				czas	czas	rok
100 m.	dow.	Arne Borg,	Szwecja	60	(57,4)	1927.
200 m.	„	„ „	„	2:16,6	(2:15,6)	1924.
300 m.	„	„ „	„	3:28,1	(3:33,8)	1927.*
400 m.	„	„ „	„	4:50,6	(4:50,6)	1925.*
500 m.	„	„ „	„	6:08,4	(6:08,4)	1925.*
1000 m.	„	„ „	„	13:04,2	(13:04,2)	1925.*
1500 m.	„	„ „	„	19:07,2	(19:07,2)	1927.*
100 m.	kl.	E. Rademacher,	Niemcy	1:15,0	(1:15,6)	1924.*
200 m.	„	„ „	„	2:50,4	(2:48,0)	1924.*
400 m.	„	„ „	„	6:05,0	(5:50,2)	1925.*
500 m.	„	„ „	„	7:40,8	(7:40,8)	1925.*
100 m.	nawz.	E. Küppers	„	1:12,0	(1:11,2)	1927.
200 m.	„	A. Schumburg	„	2:46,6	(2:38,8)	1927.
400 m.	„	E. Günther	„	6:03,9	(5:59,2)	1925.

Lista ta zawiera kilka nieuzasadnionych nieścisłości. A więc np. czasy Rademachera na 200 i 400 m. stylem klasycznym, uznane jako rekordy świata przez F. I. N. A., są temsamem rekordami Europy. Nie wiadomo dlaczego L. E. N. je przepuściła. Wynik Rademachera na 100 m. (1:15) jest conajmniej wątpliwy, skoro w swoim czasie nie został zatwierdzony przez F. I. N. A. W pływaniu nawznak na 400 m. rekord świata należy do Belga Blitza i niema wobec tego zasady by rekord Europy o parę sekund gorszy przyznawać Niemcowi Güntherowi. Wreszcie zaznaczyć trzeba, że na 300 m. czas Arne Borga 3:28,1 ustanowiony w końcu listopada r. ub. lepszy od rekordu świata, nie został jeszcze uznany przez F. I. N. A.

B) Panie:

				czas	czas	rok
100 m.	dow.	L. Lehmann	Niemcy	1:14,2	(1:10)	1925.
200 m.	„	„ „	„	2:50,4	(2:40,6)	1926.
220 y.	„	H. James	Anglja	2:46,6	(2:40,6)	1923.*
300 y.	„	„ „	„	3:58,4	(3:58,4)	1923.
300 m.	„	L. Lehmann	Niemcy	4:46,0	(4:19,4)	1927.
400 m.	„	M. Braun	Holandja	6:11,8	(5:53,2)	1927.
440 y.	„	H. James	Anglja	6:01,6	(5:53,4)	1923.
500 y.	„	„ „	„	6:57,6	(6:35,4)	1923.
500 m.	„	M. Ledoux	Francja	8:44,2	(7:22,2)	1926.
1000 m.	„	E. Mayne	Anglja	15:49,6	(15:49,6)	1926.*
1500 m.	„	„ „	„	24:00,2	(24:00.2)	1926.*
100 m.	kl.	E. Jacobsen	Danja	1:26,4	(1:26,4)	1927.*
200 m.	„	„ „	„	3:16,6	(3:16.4)	1927.*
400 m.	„	B. Hazelius	Szwecja	6:55,9	(6:54,8)	1926.*
100 m.	nawz.	Den Turk	Holandja	1:22,0	(1:22,0)	1927.*
200 m.	„	H. Wunram	Niemcy	3:18,0	(3:03,8)	1926.
400 m.	„	„ „	„	7:00,8	(6:24,8)	1926.

I tu widzimy wiele rzeczy dziwnych. Tak np. rekord światowy Holenderski Baron na 400 m. st. klas. uznany przez F. I. N. A., nie jest uznany przez Ligę Europejską. Dalej na 300 y. zapisano na rachunek Miss James czas uzyskany przez... Miss Ederle. Od pomyłki tej oczywiście nikt nie umrze, ale w każdym razie jest to niedbalstwo niedopuszczalne. Nie widać również uzasadnienia dla faktu, że w kategorji panów uznaje się tylko dystansy metrowe, podczas gdy dla pań i yardy są dobre. Chyba dlatego, żeby i Anglikom zrobić przyjemność.

Wyniki Hildy James na dystansach yardowych są znacznie lepsze od wyników Niemek uzyskanych na nieco krótszych dystansach metrycznych. Rekord Francuzki Ledoux jest nim tylko dlatego, że nikt lepszy oficjalnie na dystansie 500 m. nie pływał.

Zaznaczyć trzeba, że podając w nawiasach rekordy światowe, podawaliśmy tylko wyniki uznane już przez F. I. N. A., i temsamem nie uwzględniliśmy wiele rekordów Miss Norelius, które czekały na doroczne walne zebranie amerykańskiego Związku, nim zostały przedłożone Federacji, gdzie muszą znowu odczekać parę miesięcy.

Ogółem najwięcej rekordów Europy mają Niemcy, bo 11. Szwecja ma ich już tylko 8. Gdyby tabela była zestawiana konsekwentnie, Szwecja znalazłaby się na pierwszem miejscu, gdyż doliczonoby wszystkie rekordy yardowe Arne Borga, a natomiast odpadłyby te rekordy Niemców, które niemi nie są.

Z DZIENNIKA YACHTU „ARIEL"

p. FRANKLINA REMINGTON, New-York.

Swojego czasu pisaliśmy o brawurowej podróży dyr. Szwykowskiego z Warszawy do Kopenhagi i Malmoe na pięknej wiślanej jolce „Doris". Dziś jesteśmy w możności dać parę wrażeń, jakie ze spotkania z nową nieznaną flagą, wyniósł bawiący wówczas na wodach duńskich p. Franklin Remington.

Przypisek Redakcji.

Wtorek, 27.VII, 1926.

Jadąc wzdłuż brzegu w powrotnej drodze do Rödwigu zauważyliśmy na morzu niedużą łódź o silnie zarefowanych żaglach, lawirującą krótkiemi halsami i ciężko walczącą z wiatrem i przeciwnemi falami. Łódź była odkryta, o niskich burtach, z dwojgiem ludzi na pokładzie. Morze było rozhukane i całe tumany bryzg przelatywały wysoko ponad kruchą łupiną. Mniej więcej w godzinę po naszem przybyciu na pokład Ariel'u, gdy było już prawie ciemno, wszedł do portu stateczek, który obserwowaliśmy w drodze. Przy sterze siedział starszy mężczyzna z niedużą bródką, niewątpliwie gentlemann, z nim młody chłopiec wyglądający na mniej więcej 17 lat. Zręcznie manewrując wylądowali niedaleko od miejsca postoju naszego jachtu. Wszyscy zebraliśmy się na brzegu aby przyjrzeć się nowemu przybyszowi. Przybył on pod dziwną, nieznaną nam flagą i wydawał komendy w języku, którego Salto, znający wszystkie djalekty skandynawskie, holenderski, niemiecki etc., nigdy przedtem nie słyszał. Zbliżała się już noc i powietrze było nadzwyczaj chłodne, obaj byli ubrani bardzo lekko. chłopak tylko w koszuli i płóciennych spodeńkach. Widząc ich tak przemoczonych i zziębniętych, zapytałem, czy nie zechcieliby przyjść do nas na filiżankę gorącej kawy. „Z rozkoszą", odpowiedział przybysz z doskonałym angielskim akcentem, „ale tu pan widzi tylko część mojej rodziny". Gwizdnął, myśleliśmy przez chwilę że pojawi się pies, tymczasem z pod plandeki, zakrywającej wnętrze łodzi wychyliła się mała główka i ukazał się nieduży chłopak, lat około 11. „Doskonale, proszę go przyprowadzić", rzekłem. „Ale to jeszcze nie wszyscy, mam z sobą także córkę"! Zawołał ją po imieniu i z pod tejże plandeki ukazała się ładna, hoża dziewczynka, wyglądająca na 15 lat. „Prosimy wszystkich", powiedziałem i wkrótce zebraliśmy się w głównej kajucie „Ariel'u". Steward zgotował świeżej kawy i przyniósł ciasta, zaczęliśmy częstować naszych gości, podczas gdy skipper opowiadał nam swoją nadzwyczajną historję,

Był to Polak, o nazwisku oczywiście nie dającem się wymówić, dyrektor jednego z banków w Warszawie, stolicy Polski. Przebył on swoją łodzią całą drogę z Warszawy do Kopenhagi, ztamtąd do Szwecji i był teraz w powrotnej drodze do Polski. Statek jego, żeglujący pod flagą Wojskowego Yacht-Klubu, był lekko zbudowaną łodzią rzeczną, o niskiej burcie, bez kilu, o rozmiarach 7 mtr. długości, 2 mtr. szerokości i 0,30 mtr. zagłębienia. Nazywał się „Doris".

Przybył on Wisłą, kanałami przez Niemcy na Odrę i przez Szczecin, Stralsund na Bałtyk. Następnie wzdłuż brzegów niemieckich do najbardziej wysuniętego cypla pobrzeża, skąd najbliższa wyspa Duńska znajdowała się w odległości 40 mil. Stąd puścił się na otwarte morze z trojgiem swoich dzieci, przepłynął Bałtyk i wylądował w Danji. Przeprawa przez morze zajęła mu 20 godzin, i jak opowiadał, nie należała do przyjemnych. Idąc dalej wzdłuż pobrzeża duńskiego przybył do Kopenhagi, następnie przeprawił się przez Sund i zawinął do Malmoe, w Szwecji. Potem z powrotem do Danji, do małego portu niedaleko Rödwigu, gdzie ukrywał się podczas pierwszych dwuch dni sztormu, trzeciego zaś dnia puścił się na morze i przybył do Rödwigu! I wszystko to w odkrytej łodzi, jaką bym się nie puścił bez głębokiego namysłu nawet na Long Island Sound (zatoka nowojorska).

Nisko uchyliliśmy czoła przed Ludwikiem Szwykowskim, — nie wiem jak się wymawia to nazwisko, lecz wiem że tak się pisze, gdyż dał mi swoją kartę wizytową. Okazał się on bardzo miłym człowiekiem, skromnym i ujmującym, jak również jego rodzina.

Po kolacji, przed ułożeniem się do snu, poszliśmy obejrzeć, jak pasażerowie „Doris" urządzali sobie noclegi. Na podciągniętym bomie narzucony brezent, umocowany z boków do burt i zasznurowany z przodu i od tyłu, tworzył rodzaj namiotu. wysokiego około 5 stóp. Córka pełniła rolę kucharza, mały chłopak był do pomocy, a ojciec ze starszym synem kierowali statkiem.

Środa, 28.VII.

Jeszcze gwałtowny wicher i pochmurno, lecz barometr wykazuje skłonność do porzucenia swego ukrycia, w którem tak uparcie się chował przez te kilka dni. Kap. Salto zarówno jak i ja mamy już dość tego „jachtingu portowego" i postanawiamy silnie zarefować żafle i wyjść w morze. Ostergaad proponuje zużyć topsel zamiast grota, jako żagiel sztormowy. Ustawiamy go jako tako i, idąc ostro pod wiatr, skierowujemy się przez wąski kanał do Kellehaven. Ciężka to była robota, lawirowanie dużym jachtem, mającym tylko staksel i żagiel sztormowy, przez kanał, nieszerszy miejscami nad 25 mtr. Posuwaliśmy się jednak powoli naprzód i wreszcie około godziny 19-tej zawinęliśmy do cichego, dobrze ukrytego portu, gdzie Ariel stanął na nocleg.

Czwartek, 29.VII.

Dzień wcześnie się zaczyna pod temi szerokościami, i o godzinie 3-ej jest już zupełnie jasno. Wstaliśmy o 4-ej, szybko spożyliśmy śniadanie i wyruszyliśmy przy dobrym wietrze w dalszą drogę na pełnych żaglach, wzdłuż południowego wybrzeża Holandji, przechodząc obok niezliczonych malowniczych wysepek, przez szereg wąskich kanałów. Od czasu do czasu spotykaliśmy piękne zamki, wznoszące się ponad skalistem wybrzeżem — dumne siedziby starej szlachty duńskiej. Wyspy te, znajdujące się na najwyższym szczeblu kultury, z pięknemi lasami, dochodzącemi do samej wody, tworzyły piękny obraz na tle morza.

Po południu wiatr osłabł, poczem nagle naleciał potężny szkwał. Opuściliśmy dla pewności grot, lecz burza szybko minęła i mogliśmy wyruszyć dalej. Około g. 19-ej wiatr ustał zupełnie, a ponieważ byliśmy w odległości 4 mil od najbliższego portu, zawerbowaliśmy przechodzący mimo motorowy kuter rybacki, aby nas odholował do Aggersö, gdzie zarzuciliśmy kotwicę około

g. 20-ej. Znaleźliśmy się w miejscowości nadzwyczaj ciekawej, ludność której zajmuje się wyłącznie rybołówstwem. Nie odczuwało się tu żadnych wpływów zewnętrznych. Port był zapełniony łodziami rybackiemi, a cała wolna przestrzeń wybrzeża była zajęta sieciami i wszelkim sprzętem rybackim. Domki rybaków, czyściutkie jak zwykle w Danji, były otoczone dobrze utrzymanemi ogródkami, pełnemi pięknych kwiatów. Mam wrażenie, że przybycie naszego jachtu wywołało nielada sensację wśród miejscowej ludności i długo służyło za temat ożywionych dyskusyj, toczonych przy fajkach i pełnych kuflach pieniącego się piwa.

Piątek, 30 lipca.

Podnosimy kotwicę o godzinie 6-ej rano, wychodzący w morze rybak pomaga nam wyciągnąć się z portu. Aggersö jest to wyspa, leżąca w kierunku z północy na południe. Wąska cieśnina, omywająca północny jej brzeg, prowadzi na duży Bełt, mający w tem miejscu około 25 mil szerokości i łączący Kategat z Bałtykiem.

Gdy okrążaliśmy północny brzeg wyspy, wiatr dął z kierunku NtW, a ponieważ droga nasza prowadziła na W poprzez Duży Bełt, do portu Nyborg, mieliśmy pomyślny wiatr boczny, który szybko pędził nas naprzód. Ariel dzielnie się spisywał i przy wzmagającym się wietrze i coraz więcej rosnącej fali rozwijał szybkość do 8 węzłów.

Miasto Nyborg znajduje się na wyspie Funen. Jest to stary, ciekawy gród, średniowieczna siedziba dumnych starych „bürgerów" duńskich, którzy sami budowali swoje floty i tak dalece nie chcieli uznawać żadnej władzy, że panujący w XII wieku król duński był zmuszony zbudować silnie ufortyfikowany zamek, aby móc utrzymać ich w posłuszeństwie. Zamek ten do dziś dnia robi wrażenie, że jest równie mocny i potężny, jak za czasów swego powstania. Mury jego mają 9 stóp grubości, w górnej ich części przechodzi wewnętrzny kurytarz, skąd łucznicy i arbaletnicy mogli strzelać przez specjalne strzelnice, a co 15 stóp zrobione są otwory, skierowane wylotem wdół, przez które lał się wrzątek i gorąca oliwa na głowy oblegających. Jak widać, było tu zawsze gotowe bardzo „gorące przyjęcie" dla nieoczekiwanych gości. Naokoło zamku biegnie fosa, napełniona wodą, przeprowadzoną z morza przez specjalny kanał. Ta opoka władzy królewskiej nie omieszkała wpłynąć uspokajająco na burzliwego ducha mieszkańców Nyborgu.

Spożyliśmy obiad w starym zajeździe, pamiętającym bardzo dawne czasy. Jest to ciekawa budowla, z podziemnem przejściem, wspartem na łukach, prowadzącem do wewnętrznego podwórza, gdzie znajdowały się stajnie. Zajazd utrzymany jest starannie i obiad, podany nam w tem średniowiecznem otoczeniu, doskonale nam smakował.

Sobota, 31 lipca.

Odjazd o g. 5-ej. Wiatr pomyślny, płyniemy wzdłuż wyspy Funen, następnie obok innej, długiej i wąskiej, słusznie przezwanej Long Island. Dzień piękny, ciepło i dobry wiatr. Po przejściu około 25 mil weszliśmy do wąskiego kanału, prowadzącego do miejscowości zwanej Svenborg, w kierunku NW, wobec czego pomyślny dotychczas wiatr zamienił się na przeciwny. Kanał ten był nadzwyczaj wąski, miejscami nie szerszy nad 20 metrów i mający bardzo silny prąd, przeciwko któremu musieliśmy żeglować. Na szczęście wiatr był dość silny, inaczej musielibyśmy zarzucić kotwicę. Przybyliśmy do Svenborgu około g. 13-ej, spożyliśmy śniadanie, poczem wyruszyliśmy dalej i po kilku godzinach trudnego lawirowania w wąskim kanale, stanęliśmy na nocleg w spokojnej zatoce, niedaleko Faaborg.

Niedziela, 1 październik.

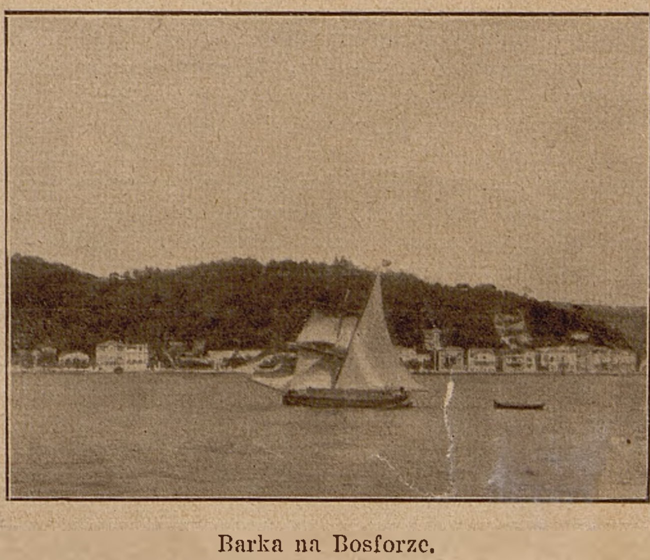
Od rana mgła. Kąpiemy się przed śniadaniem, poczem odbywamy długi spacer w głąb lądu, w oczekiwaniu aż mgła się rozwieje. Około południa wyruszyliśmy, lecz zaledwie odpłynęliśmy parę mil, gdy wiatr ucichł, później zaś zadął w kierunku wręcz przeciwnym do naszej drogi. Celem naszym był port Assens, leżący w górze cieśniny, ukryty w wąskim kanale po za całą masą raf i mielizn.

Na wodach duńskich znaki z krzyżem w górnej ich części oznaczają prawą stronę kanału, zakończone zaś okrągłą szczotką—lewą. Kanały są nadzwyczaj wąskie, liczne i rozchodzą się we wszystkich kierunkach. Pobrzeże jest dobrze oświetlone ogniami sygnałowemi i zaopatrzone w różne znaki, nawigacja jednak nie jest tam łatwą, gdyż ogromna ilość wysp (jest ich 350) tworzy całą masę kanałów, oddzielonych od siebie rafami i mieliznami. Morze przeważnie jest tu płytkie, od 2 do 8 metrów głębokości. To też żeglowanie w tych okolicach wymaga zimnej krwi i doskonałej nawigacji, tymczasem robiło się coraz ciemniej, a my byliśmy jeszcze daleko od Assens. Lecz kap. Salto okazał się na wysokości swego zadania i żeglując z wielką maestrją o północy wprowadził jacht do portu.

Poniedziałek, 2 sierpnia.

Byliśmy bardzo zmęczeni po wczorajszej ciężkiej pracy i wstaliśmy dość późno, dobrze po 8-ej. O 9-ej wyruszyliśmy z Assens, pozostawiając po lewej burcie wyspę Thora, nazwanej tak z powodu legendy, iż jest miejscem urodzenia boga wojny dawnych Normanów. Na najwyższem miejscu wyspy został ustawiony pomnik w postaci dużej grupy bronzowej, wyobrażającej boga Thora i jego wojowników, zdaleka widoczny na tle nieba. Na pobrzeżu duńskiem często spotykają się mogiły dawnych wikingów. Mają one wszystkie okrągłą formę symetryczną i otoczone są drzewami. Ta właśnie część Danji była główną siedzibą Normanów, i morskie ekspedycje wikingów do dalekich lądów po łupy zaczynały się od tych brzegów.

Wkrótce po opuszczeniu Assens wpłynęliśmy na Mały Bełt — najmniejszą z trzech cieśnin, łączących Ka-



Barka na Bosforze.

tegat z Bałtykiem. Spotkaliśmy tu bardzo silny prąd, szczęściem idący w pomyślnym dla nas kierunku. Bałtyk jak wiadomo nie posiada przypływów i odpływów, natomiast w niektórych cieśninach pojawiają się silne prądy, spowodowane przez wiatry, dmące przez dłuższy czas w jednym kierunku. Gdy wiatr dmie z południa, woda podnosi się u wybrzeży północnych, a gdy ustanie lub zmieni kierunek, pojawia się silny prąd w kierunku południowym. I naodwrót, po wietrze północnym wytwarza się prąd południowy.

Szybkość prądu, który spotkaliśmy w Małym Bełcie, dochodziła do 5 mil na godzinę. Woda miejscami kotłowała się i pieniła i, pomimo tego, iż mając przeciwny wiatr musieliśmy lawirować, dzięki pomyślnemu prądowi szybko posuwaliśmy się naprzód.

Niedaleko miasta Fredericia, położonego na stałym lądzie Jutlandji, rząd duński projektuje budowę wysokiego mostu; będzie to nadzwyczaj trudnem i ciekawem zadaniem, gdyż głębokość morza w tem miejscu sięga 40 metrów, dno zaś jest twarde-skaliste, przytem prąd płynie tu z szybkością 4 do 5 mil na godzinę i nie da się nigdy z góry ustalić, kiedy może nastąpić zmiana jego kierunku. Most ma się wznosić na 35 metrów ponad poziom morza, czyli na 75 metrów od dna morskiego.

Zarzuciliśmy kotwicę w porcie o g. 15-ej i wyruszyliśmy na obejrzenie miasta, które robi bardzo dobre wrażenie, poczem złożyliśmy wizytę inżynierowi państwowemu, w celu zasięgnięcia bliższych informacyj, dotyczących budowy mostu. Obiad, jak zwykle w Danji, doskonały, zjedliśmy w przytulnej restauracji, położonej nad samą wodą.

Wtorek, 3 sierpnia.

Cichy, piękny poranek, wiatru ani śladu. Idziemy na spacer z kap. Salto wzdłuż fortyfikacji pobrzeżnych. Słońce praży, morze nęci nas zwierciadlaną tonią. Napotkawszy publiczny zakład kąpielowy, postanawiamy wykorzystać trafiającą się okazję i z rozkoszą zanurzamy się w ciepłe fale Bałtyku, poczem wracamy na pokład i, wobec pojawienia się lekkiego wiaterku, opuszczamy Fredericję. Bierzemy kurs NEtE, w kierunku Sundu, prowadzącego do Kopenhagi. Mamy przed sobą przejście przez Kategat, około 100 mil m.

Z początku idziemy fordewindem, dość szybko posuwając się naprzód, wkrótce jednak wiatr zmienia się na boczny i znacznie wzmaga się na sile. Ariel zaczyna rozwijać nadzwyczajną szybkość. Idziemy tak aż do północy, poczem wiatr słabnie. W nocy, podczas mojej wachty mieliśmy dość emocjonujące spotkanie. Duży jakiś statek pasażerski, rzęsiście oświetlony, nie zauważył widocznie naszych nikłych światełek kierował się wprost na nas. Spotkanie zdawało się nieuniknione, przez parę chwil wyglądało to na przymusową kąpiel północną w falach Bałtyku, lecz w ostatnim momencie udało mi się zrobić zwrot i zejść mu z drogi.

Środa, 4 sierpnia.

Ze świtaniem podniósł się lekki wiatr boczny i około g. 3-ej zarzuciliśmy kotwicę w porcie Gilleleie, leżącym po duńskiej stronie Zundu.

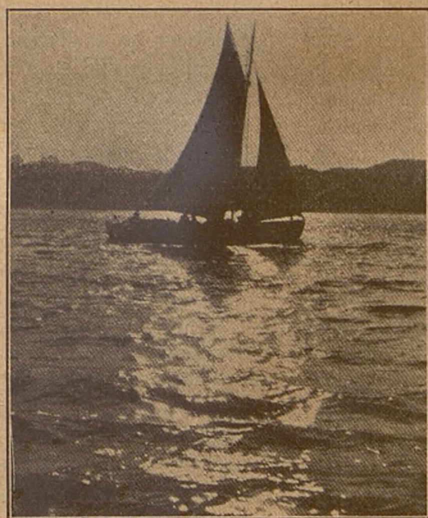
Czwartek, 5 sierpnia.

Znowu cisza, Zund wygładził się jak wielkie jezioro. Po śniadaniu wynajęliśmy samochód i wyruszyliśmy na zwiedzenie słynnego zamku Kronborg w Elsingore, znanego jako siedziba królewicza Hamleta. Piękna malownicza droga i śliczne widoki.

Powróciliśmy na jacht około południa i korzystając z lekkiej bryzy opuszczamy zaciszny port Gilleleie i wyruszamy w kierunku Kopenhagi. Silny prąd przeciwny bardzo utrudnia nawigację, chwilami nawet dryfujemy, lecz naogół posuwamy się wolno naprzód i po 4 godzinach takiej żeglugi, zarzucamy kotwicę w porcie Elsinore, gdzie stajemy na noc.

Piątek, 6 sierpnia.

Słaby wiatr przeciwny, do Kopenhagi mamy 26 mil. Silny prąd w kierunku na północ, również niekorzystny. Pomimo wszystko wyruszamy jednak o g. 8-ej i wolno lawirujemy wzdłuż brzegów duńskich. Po niejakimś czasie wiatr się wzmaga, zaczynamy posuwać się szybciej i wreszcie o g. 18-ej zarzucamy kotwicę w porcie Kopenhagi, po 14 dniach żeglugi. Wycieczka w wodach duńskich zakończona.



W zatoce Puckiej.

Fot. L. Jabrzemski.

Obowiązkiem każdego, interesującego się polskim sportem, złożyć ofiarę na
FUNDUSZ OLIMPIJSKI
Konto w P. K. O. 14450.

Cena ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 45.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, KOSZYKOWA 7. — TEL. 250-85.
Prenumerata roczna zł. 20. Kwartalna zł. 5.
Rękopisów nie zwraca się. **Konto w P. K. O. Nr. 6013.**

REDAKTOR i WYDAWCA: *MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Drukarnia: Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8. Tel. 74-09.

Drukarnia: Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8. Tel. 74-09.